



TITLE:

近代都市計画と街路樹：日本の場合

AUTHOR(S):

白幡, 洋三郎

CITATION:

白幡, 洋三郎. 近代都市計画と街路樹：日本の場合. 京都大学農学部演習
林報告 1984, 56: 210-223

ISSUE DATE:

1984-11-30

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/191794>

RIGHT:

近代都市計画と街路樹

——日本の場合——

白 幡 洋三郎

Modern City Planning and Street Trees

——Their Historical Development in Japan——

Yozaburo SHIRAHATA

1. 序

固陋^{ころう}人の眼を塞ぎ、ここにて眼を開かせ放看せしめなば、いずれの別世界へ至りしと怪しむべし。

明治7年、東京日日新聞がこう伝えるところの「ここ」「別世界」とは一体どこか。

京橋以南煉瓦石造り家屋並びに道路十ノ九余竣功、両側へ松桜樅^{カエデ}等の樹を植列ね、新橋迄真直に見通し、花の頃は勿論、緑の蔭、雪の景色もさぞと思わるれ
これが地上にあらわれた「別世界」の姿である。完成まではあと少し、「十ノ九余」が出来上がったところだが

かく壮嚴に出来せし上は、銀座などの虚名を廃し、京橋南何丁目、新橋北幾丁目とか、或は別に佳名を冒^ならせるなるべし。

とは主張の意外さにいささか驚かせられる。のちには全国各地の繁華街の愛称ともなるこの街の名は、文明開化の当初、胸を張って口にされる地名ではなかったのか。ともあれこの「別世界」は、その後「銀座煉瓦街」と称され、開化の日本に新しい街づくり、道づくりを目指すハイカラな官吏達のなかでは少なくとも、大した憧れの街になったのは周知のことである。

ところで一体「ここ」がなぜ「別世界」とされるのか。むろん第1には煉瓦造りの建物の堂々たる列だろう。だがそれに加えて、植列ねられた松桜樅^{カエデ}の街路樹も、別世界たる重要な要素となっている。松や桜、カエデなど、山中に生い育っているだけなら、いくら「固陋人」が見たとておよそ開化とはむすびつけて思いもしない樹木が、山からおろされ、町に運ばれ、ひとたび道路端に並び立てば、なぜ文明開化の「別世界」と見まごう魔力を発揮するのか。

この問いに答えようとすると、わが国の明治以降の街づくりの中で街路樹が受持ったハイカラさは無視しえぬほどのものだったのではないかという考えに至る。いいかえれば、わが国の近代都市計画がもったハイカラなイメージのうちで街路樹が担った部分は、上の新聞記事が誇張でないほど大きなものだったのではないかと思えてくる。さらにはまた、拙稿²⁾で指摘したわが国の都市計画家、造園家にほとんど街路樹批判がみられない、という特徴にも、街路樹が近代都市計画の中で演じる役割の大きさがうきほりにされているのではないかという思いにも至る。だとすれば、近代都市計画の中の街路樹は、その実体とは別に、イメージの領域では、あるいはイメージの領域でも大変重要な存在だったのであろう。本稿は、以上のような点をいささかでも明らか

にしようとする試みである。

2. 明治初期の街路樹

慶応三（1867）年、開港場横浜において、日本人居住区の本町から吉田橋のあいだに馬車通行路が完成した。この道路は内外人の馬車がひづめの音もたからかにひびかせて通るため「馬車道」と呼ばれるようになった。道の両側に軒を並べる日本人商店のうち、ある店が店先きに樹木を植付けた。他の商店もこれにならい競って樹木を植付けたため、これが街路樹として有名になった。『横浜市史稿』（地理篇、昭7、p. 1022）が語る街路樹のおこりである。こうして現在、この馬車道には「近代街路樹発祥之地」なる碑が建てられている。

馬車道の造成は前年慶応二（1866）年暮に日本人と外国人の間で締結された「横浜居留地改造及競馬場墓地等約書」（「第3回地所規則」と通称される）の第二条の条文にもとづいている。道路の形状について条文では、広さ六十フィートの道、とだけ記されていた。つまり街路樹についての取決めはなかったのである。

だが第五条には、別に街路樹の取決めがあった。のち「日本大通り」と称されることになる波止場から運上所（税関）に至る道路の形状についてのくだりで「広さ二十フートの歩行街を中央街両側に築き其外側に樹木を植並ふへし」と出る。英文では

A side walk of twenty feet width shall be constructed on each side of the Centre Road, and a row of trees shall be planted on the outer range of each side walk.

となっている³⁾。日本大通りの道巾120フィートのうち、左右に歩道を各20フィートづつ取り、その歩道上の車道寄りに“a row of trees”つまり一列の樹木を植並べる取決めであった。これが馬車道のように自然発生的ではなく当初から計画されていた街路樹の初めといえよう。この条約にのっとって、のち明治四年、日本灯台の父といわれるお雇い外人 R. H. ブラントンが設計した街路計画図によれば、道巾は計120フィート、中央車道40フィート、左右歩道が各40フィートで、樹木は歩道上の建物側寄り巾30フィートに植付けられる。つまり巾30フィートの植樹帯であった。この計画によれば、条約による80フィートの車道が半分の40フィートに削られ、歩道は当初の予定20フィートが実質的には10フィートとなり、歩道上にわずか一列で並ぶはずだった樹木のみが巾30フィートもの植樹帯として大きく増やされている。（図2参照）

一体街路樹の植樹部分が大巾に増加し、車道、および実質的な歩道部分が大巾に減少したのはなぜだろうか。車道の減少は、当初予定の80フィート（約24m）もの幅が当時の通行量からみても過大なものだったからだともずは説明がつく。では植樹部分の大巾な増加はなぜか。さきの条約第三条に、120フィートの「日本大通り」を設ける理由は「延焼を防かん為」と記されているのが手掛りとなる。

そもそもこの条約は同じ年の慶応二年十月二十日（1866年11月26日）に日本人街の肉屋から出火して起きた横浜大火、いわゆる「豚屋火事」を契機にして生まれたもので、条約各項に先立つまえがき部分ですでに「火災を防かん為…」という点が強くうたわれていた。つまり「日本大通り」は火災が日本人街に起きても外国人街への延焼を防ぐための防火帯の役目をもって広大な道巾がとられていたのであり、単なる通行機能を満たすための道巾だけではなかった。とすると30フィートに及ぶブラントン計画の植樹帯は、街路樹というよりは防火植樹として計画されたものと見るのが適当だろう。この観点から言えば、日本大通りの植樹帯は近代日本最初の防火植樹帯ということになる。

ともあれ横浜には自然発生的に生まれた馬車道の街路樹と、計画的に意図された日本大通の街

路樹とが見られた。前者は日本人のアイデアから、後者は外国人のアイデアから生まれたものといえよう。

一方、西の開港場神戸でも街路樹計画はみられた。明治三（1870）年英国人技師 J. W. ハートが製図したものには、東西の海岸通りに沿って植樹帯が、また、南北の京町通りには道路中央に二列の街路樹がみられる。ハートの図は英文で“Plan of the Foreign Settlement of Kobe”と題されている。“Plan”とは現状を実測して得られた「実測図」を意味する場合と将来の計画を投影した「計画図」を意味する場合とがあるが、ハートのこの図に題された“Plan”は現存する建物と計画道路が共に描きこまれており、双方を兼ねていた。さきに述べた街路樹・植樹帯部分はあきらかに計画として描かれており、後に写された神戸市街の写真から海岸通りを見ると、大変美しく街路樹が植わっていたことがわかる（図5）。海岸通りは計画図上の英文では“Promenade”となっており、緑の芝生が帯状に敷きつめられた上に松の木が列植され、逍遙散歩するにふさわしいプロムナードであった。日本人達にはこれを海岸遊園と呼ぶものが多かったようだが、これは当を得た訳語であった。なぜなら“Promenade”は西欧の19世紀にあらわれた公園デザインの早い例であり、単に遊歩道ではなく、着飾ってここを歩くことが中流階級にとって大事な社交の一つであるような、つまり「公園」だったからである。横浜でも神戸でも、また長崎においても、居留外国人達は公園要求をくりかえし行なった。極東の日本にはるばるやってきている一般居留外国人達や、手にもつ技術をもとに、一旗挙げんとしている欧米人技術屋たちのあいだで、街づくりの際に公共の緑地を設けることが常識として広くみられたことがわかる。外国人居留地は、日本のなかで近代的な都市計画が早く行なわれた場所であったが、同時に街路樹の計画も早く行なわれた場所であった。

外国人居留地に加えて、お雇い外国人の手になる街づくりで街路樹が目立って登場するのが銀座煉瓦街である。銀座煉瓦街の計画案は、さきの横浜でも登場した当時工部省雇のプラントンらも設計を行なうが、結局大蔵省雇いの英国人ウォートルスの案が選ばれる。彼の案によれば道路は巾15間、10間、8間、3間の四つに分けられる。裏道である3間道路には歩道部分がなく、したがって街路樹の計画もない。8間道路では左右各2間、10間道路は左右各2間3尺、15間道路では左右各3間半の歩道をとっている。この15間道路は京橋と新橋をむすぶ大通りで、当初まずここに街路樹が設けられたがそれは車道の上に植えられたものだった（図6参照）。一体なぜ車道に街路樹が植えられたのであろうか。理由の1つに挙げうるのは、歩道が煉瓦舗装であるのに対し、車道が舗装なしの土道で植栽がそのまま可能だった点である。さらに、車道に街路樹があっても交通がさほど頻繁でないから不便を来たさない、という理由も可能だろう。しかしいずれも何ら積極的な理由ではない。現に、街路樹より遅れて設けられたガス灯は歩道の上に建てられた。舗装された歩道でも、植樹部分のみ舗装を取り除けば街路樹を植えることは可能である。ウォートルスが当時このことを知らなかったのだろうか。

理由は不明だがともかくこうして銀座の大通りは土道の車道に街路樹が、煉瓦舗装の歩道の上にガス灯が並び立つことになった。ガス灯の明りは、当時はまだ炎からの直接の光のためうす暗かったとはいえ、また街路樹も古くから日本人になじみのある樹木である松・桜・カエデとはいえ、街路樹・ガス灯・歩車道分離という点でわが国における近代的街路の要件を一応は揃えていた。そのことを考えあわせれば、さきの新聞記事が「別世界」というのも今の我々が思うほどの誇張はなかったかもしれない。明治7年2月頃には街路の舗装、街路樹の植付もおわり、銀座煉瓦街の大通りは姿を現わした。しかしその後、大通り以外の10間、8間道路とそれに面した横町や裏通りへと工事が進むにつれ、煉瓦建物に入居した者のあいだから雨漏りや湿気に対する不満が鬱勃とわきあがってきた。さらに、大通り完成後一年余にして煉瓦舗装に穴があきはじめたと

ころが現れた。

成功以来一年に成るか成らぬに、もはや処々破壊し……凹形の穴が数ヶ処生じて、雨天には別けて歩行不自由なり。外国には随分煉瓦で造りし道が多けれども、かくの如く速やかに破壊せざる由。しかれば日本製の煉瓦は質が軟弱なるべし。(明治8年4月23日。朝野新聞)

外国の真似の街路計画は、しかし悪い訳ではない。いかんのは日本製煉瓦だというあたり、まだ銀座煉瓦街全体の名声が地に墜ちたのではない。やはり近代的な街並み施設としてのガス灯や街路樹が、ともすればおこる不満の声を鎮めるのにいささか力があつたとみるべきだろう。

明治8年頃から、東京市内にもわずかだが街路樹が生まれ始めていた。明治6年のウィーン万国博に出掛けた農学者の津田仙と田中芳男は、当時のヨーロッパで街路樹として用いられていたニセアカシアやシンジュを持ち帰り、勸業寮で育苗したうえ、明治8年八重州河岸掘端、今の丸の内帝劇通りに植付けたという。同じ頃上野公園に至る上野広小路にも街路樹があらわれた。

上野広小路は町幅が空曠^{だだっぴら}くして、あまり風情なく見えたりしが、近ごろ馬車道と歩行道を区別して、松柳桃桜などを栽付け、上野の山下まで接^つけたれば、東京の一勝地と云うべき景色となり(明治8年11月24日。東京日日新聞)

とある。ここにみられるのも銀座賛美と同じ、ほとんど出来るか出来あがらぬかといううちに誉めあげる誇張があるが、そうした語り口を従えつつ歩車道の分離と街路樹植栽は、明治初年の開港場と東京で点々と始められてゆくことになる。

3. 東京市区改正と街路樹

明治15年、松田道之急逝のあとをついで東京府知事になった芳川顕正は、部下の原口要土木技師らに命じて二年を費やし、明治17年「市区改正意見書」と題する東京都市計画案を内務卿に提出した。この案をうけとった内務卿山県有朋は、諮問機関の設置を太政官に求め、裁可され、内務省内に「市区改正審査会」が設けられた。会長はたたき台となる案を提出した東京府知事兼内務少輔芳川顕正である。他に内務省、工部省、農商務省や陸軍、警視庁、東京府などから計16名が委員として選ばれ、審議に入った。明治18年2月20日、第1回の審議会で、委員の中に広くいきわたっていた欧米への憧れを代表するように、内務大書記官の山崎直胤が自身の市区改正の夢を披瀝する。彼の夢の源泉となっているのは、ナポレオンⅢ世のパリ大改造をたたえた『チュクドレー近世史』であり、その中の「仏国第三世ナポレオン帝紀」から彼は引用して語る。

政府は巴里の府政司と協議し、本都を壮大なる規模に改築せんことを企てたり。乃ちリポリー街セバストポール^{ブルバール}大街を延長し旧来の^{ブルバール}大街に通して幹線と為し、東にマジヤンタ、ヴァンサンスの^{ブルバール}大街を開き、ポージョンの大街及び星の衢(プラスドレトロール)より四通八達する十二の往来を通し、諸種紀念物の周囲を広め、四辺を爽闊にし。以てルーブル宮パレーロワイヤール府庁サンジャック寺尖塔等の壮観を著大ならしめたり。又貴顕紳士の会合場たるボアドフロンギュ公園を改良しパルクモンソー、ボアードヴァンサンスの公園を修飾し、以て商工人の雑遯稠密なる市区のための逍遙場と為し、英京倫頓に倣うて巴里の中央各所に方形の小園を新設し、サンセルタンの溝渠を覆蔵して暗渠と為し、上に^{ブルバール}一大街を造出したり。(『東京市区改正品海築港審査議事筆記』)

ナポレオンⅢ世治下、オースマンのパリ大改造計画を手本にして、東京をどう改造するのか、彼は次のように語る。

是を以て我改正案に比照して二三の例を挙げれば、一等の路線は彼のブルバールに倣うて改築し、浅草芝の公園は彼のパルクモンソーの如く市民の逍遙場と為し、上野公園も農商務

省より東京府に譲り受けて彼のボードロンギュの如く内外貴顕紳士の会園と為し、五層の尖塔、両本願寺の堂宇、神田山王の社殿は彼のサンチャク寺塔の如き額を為さしめ、水天宮金比羅社を煉化石造に改築して人民に開化の御利益を与え、偶像淫祠の誹謗を洗滌して一のモニュメントと尊重せらるるに至らしめ、日本橋区京橋区等人口稠密の区に二三のスクエールを設け、皇城の周囲は猶彼のループル、デュクイレリー宮の辺傍に於けるが如く慶屋の建築法を一定して輪奐たらしめ、兵営官用地の位置を更定し、官庁の外或は土堤を築き芝を植え或はペンキ塗の柵塀西洋門を造る等其構造区々にして市街の体を為さざるものは宜しく之を改良して郭内に洋風美観の一勝区を造出すべきなり（同上）⁴¹

山崎の語る言葉に一同仰天、しかし反論は出ず、この時はほとんどが同意する雰囲気であったようだ。

ここで語られている市区改正の主要な骨格にブールヴァールがある。それは豊かな街路樹を備えた大通りだが、これが市区改正の中でも基本的にまずイメージされた街づくりの内容であった。この山崎案は、ブールヴァールやアヴェニューによって市内各所の公園、広場さらに公共建築物をむすびつけるいわば緑地系統創出計画とでも名付けることができよう。ここでは具体的に街路樹に言及されていないが、むしろブールヴァールやアヴェニューは、歩車道分離と街路樹がなければ成立しないもので、市区改正による道路の近代化が、街路樹と歩車道分離という手段によって想定されていたことがうかがえる。山崎案が具体的細部、末端に至るまで影響力を持つわけではない。しかし彼が描いた近代都市東京のイメージは、最後まで強烈に各委員の胸の内に宿っていたといつて言いすぎではなかろう。そうしたイメージに従ったため、街路計画は芳川案に比して一等一類、二類ともに大巾に路線が増える。ブールヴァール創出の意図はかなり強烈に作用したわけである。その他公園、築港、河川、橋梁、上・下水道計画などを盛り込んだ市区改正審査会案は10月で審議を終り、政府に上申された。しかしこれは迂余曲折があって2年間棚上げとなった末、政府が実施に移すため明治21年3月元老院会議に付議するが否決されてしまう。

しかし内務卿山県らは強硬な上申書を内閣に呈出し、内閣もこれを容れて強行することに決し、明治21年8月「東京市区改正条例」が公布される。そしてこの条例第1条に基き、内務省内に市区改正委員会が設置される。委員長には再び芳川が就任し、他に審査会のときと同じように各省庁から計25名の委員と4名の臨時委員が任命され、審議に入った。

第1回委員会は明治21年10月5日に開催され、明治22年3月5日の第28回委員会をもって市区改正委員会案が決定された。しかしその実施は予算不足のため容易に進まず、たとえば道路については丸の内、日比谷の一部が施工されただけであった。他の事業についても公園と橋梁のいくつかが新設されたにすぎない。とはいえ決定案に至るまでの委員会では、道路を例にすれば一本一本の路線について、その必要性や幅員、歩車道分離などの点に至るまで逐一熱心に討議がなされ、大変詳細な具体的計画だと言える。

道路に関する審議は審査会案の実質的検討が始められた第2回委員会から早くもあらわれる。このとき、道路造成の具体案作成にかかわったと思われる日本橋区長の伊藤正信が次のように述べた。

一等道路ノ車道ハ碎石道路トシ人道ハ煉瓦敷詰メ人車道ノ境界ニハ石造下水ヲ設クル
（『東京市区改正委員会議事録』）

これまで銀座煉瓦街の道路といえども車道部分は土道だったが、この案では車道も碎石道となる。さらに街路樹について注目すべきは同じく伊藤正信による次のような発言であった。

現在ノ銀座通りハ歩道広ク車道狭隘ノ誹評アレトモ是ハ畢竟樹木ヲ車道ニ植シ為メニテ市区改正ノ設計ハ現況ニ反シ歩道ニ樹木ヲ植付ルニヨリ三等道路ノ歩道ヲ二間トセシ次第ナ

表1 東京市区改正各案の道路幅員

道路等級 計画案名	一 等 一 類	一 等 二 類	二 等	三 等	四 等	五 等	
東京府知事案 (明治17年)	15間 (3間)	12間 (2.5間)	10間 (2間)	8間 (1.5間)	6間 (なし)	4間 (なし)	——
市区改正審査会 案(明治18年)	20間以上 (〃)	15間以上 (〃)	12間以上 (〃)	10間以上 (2間)	8間以上 (1.5間)	6間以上 (なし)	——
市区改正委員会案 (旧)(明治22年)	〃 (〃以上)	〃 (〃以上)	〃 (〃以上)	〃 (1.5間以上)	〃 (1間以上)	〃※ (3尺以上)	6間未満 (なし)
市区改正委員会案 (新)(明治33年)	〃 (〃〃)	〃 (〃〃)	〃 (〃〃)	〃 (〃〃)	〃※ (〃〃)	〃※ (〃〃)	——
参 考	横浜日本大通り 約20間 (約6.5間, うち 約5間は植樹帯)			銀座大通り 15間 (3.5間)		※歩車道区分をしない 場合もあり 各欄とも上段は道路幅員, ()内は 歩道幅員を示す	

リ(同上)

これに対して東京府会議員の福地源一郎が次のように述べた。

三等道路ニ當ル路線ハ車馬ノ通行繁キ場所ナルニ依リ成ルヘク車道ハ広キニ如カス且ツ樹木ヲ歩道ニ植ルモ一聞半ニテ足レリ(同上)⁵¹

この時、福地の歩道一聞半という主張は退けられ、三等道路の歩道は原案通り二間とされた。だが最終的に決定した案では、三等道路は総幅員10間以上、車道6間以上、歩道は結局1聞半以上と決められた。(表1参照)

上の討議で注目されるのは、発言の内容から道路関係の原案づくりにかかわったことがうかがえる日本橋区長伊藤正信が、銀座通りの車道上の街路樹を批判した点である。彼の考えでは市区改正では街路樹は歩道に植える。なぜなら銀座通りの車道は8間もありながら、街路樹が植わっているため狭すぎるとの不平が生まれているからである。銀座通りは幅員15間だから、市区改正案でいえば1等2類の道路にあたる。しかし歩道は1等2類のそれよりも1間も広く巾3聞半。にもかかわらず街路樹が歩道に植えられておらず車道にあり、余計に歩道が広く車道が狭いという不評を招くというのである。

街路樹は明治初年、横浜でも神戸でも銀座でもほとんどすべて(横浜の日本大通りの植樹帯を例外として)車道上に植えられていた。写真7、写真8に明治30年代の横浜本町通りの様子を掲げたが、街路樹は当初植えられたまま車道上にあり、人々は車道・歩道の別なく歩いている。

だが伊藤正信の発言を機に、車道上の街路樹は歩道上に上げられる方針となる。それを促したのは、やはり西欧諸国と同様に車馬交通の増大であった。日本の街路樹は大ざっぱに言って明治20年代以前は車道上に植えられ、20年代以降それが歩道上に植えられるようになるというといえよう。

市区改正委員会では、一本一本の道路の詳細な検討を前提として、こまかな点にまで立入って考察が行なわれたため、街路樹についてもついに具体的な植栽場所の決定をみることになった。つまり日本最初の近代的都市計画たる東京市区改正案が、現在の街路樹の存在の仕方を決定づけた計画であった。さきにも述べたように市区改正委員会案のうち、実行に移されたのはわずかで、

のち明治33年にこれを規模縮小した速成案（前者がいわゆる「旧設計」、この速成案が「新設計」と通称される）が出されることになる。しかし街路樹に関していえば、たとえば日比谷公園前道路には、帝都の顔でもあるということで、2列の並木が早く実現した。第2回委員会での山崎発言を支持する心情がこの実現に働いていたといえよう。

4. 造園家、都市計画家の街路樹論

前章でも考察した通り、街路樹は日本の近代都市計画の中で、欧米に劣らぬ都市をつくりたいという心情の上では重要な要素として登場する。しかし、いざ決定案の文面を見ると、具体的な記述はないし、また実際の施工もほとんど伴わない。夢多い心情レベルでの合意が実行に結びつきにくいのが近代都市計画の中の街路樹である。それは街路樹の実際の効用が計量しにくいからでもある。

それでも街路樹の普及に熱心な人物はいた。まず造園畑の長岡安平。明治36年「都市の街路樹」⁶⁾という一文を草し、街路樹に対する東京市の姿勢を問うた。そこでの提案はきわめて具体的であった。

まず長岡によれば東京市の街路樹は明治13年頃以降、圧倒的にヤナギが多い。ついでサクラやカエデである。この三種の木は街路樹に向かないと長岡は言う。ヤナギは繁華街では枝葉が下がって通行に迷惑であり、また葉が小さく緑陰に乏しい。川端に植えるくらいしか使い途がない。サクラは花時に一週間ほど目を喜ばせはするが、肝心の緑陰が必要なとき病気になるやすく、また害虫も多く発生し、虫が落ちて通行人がいやがる。カエデも葉が小さく感心しない。そこで長岡は、これまで東京市の街路樹のほとんどを占めていた柳、桜、カエデを再考すべしとする。それに代わって七葉樹、楸、^{トチノキ}槐、^{センダングサ}楸、^{エンジュ}楸、^{カンナ}厚朴、^{ホウノキ}梧桐、^{アザミ}櫟など葉が大きくて緑陰を多くつくりだす落葉樹を採用するよう東京市に提言した。ついで長岡が主張したのは、市が直轄で街路樹を育てる苗圃を確保するべきだということであった。街路樹を植える段になってから樹木を集めることは簡単ではないし金もかかる。苗木から育て、そこそこ成長したところで植付けるのが得策であるという。さらにもう1つ、街路樹の管理は道路の専門家ではなく、園芸・造園の専門家に任せべきだという主張を述べた。この提言がきっかけとなり、しばらく後に東京市の街路樹の植栽と管理は道路掛から公園掛の所轄に移る。また明治39年には東京市が市内街路樹の改良の研究を林学博士白沢保美と福羽逸人の二名に依頼し、樹種についてはイチョウをはじめとする十種が選定されたという⁷⁾。長岡安平は東京市の公園事業を先駆的に担った人物であったが、街路樹も彼によって公園事業に持ち込まれることになった。

この頃長岡安平のもとで市の街路樹増植に邁進したのが井下清である。彼は明治38年東京高等農学校を卒業して臨時雇として東京市役所の土木課に入った。明治41年には土木局道路課勤務となり、のち大正12年に初代公園課長となる。

敗戦後彼は次のような言葉を書きつけている。

樹を植えよう。復興に邁進する我々は、先づ樹を植えよう。建設の第一歩として。情操道義の復興として。一ヶ所でも余分に。一本でも多く。⁸⁾

戦前から井下は『街路樹』（大正14年）や、東京市役所が発行する「東京市の街路樹」といった啓蒙パンフレット類を執筆しており、街路樹増植に大変熱心であった。井下が東京市役所に入ったところ、市内の街路樹はほんのわずかで、彼の言によれば明治43年頃から長岡安平の提案にもとづく街路樹育苗・植栽計画にのっとり年間3000本づつを植え、大正8年頃には市内の重要路線ほとんどに街路樹がみられるようになったという。順調に増加した街路樹も、一時関東大震災で

表2 大正12～昭和11年 東京市街路樹管理本数（「東京市の街路樹」昭和12年より作成）

大 正	12 年 (震 災 前)	12 年 (震 災 後)	13 年	14 年	15 年
	25, 153 本	10, 262	10, 990	12, 222	14, 153
昭 和	2 年	3 年	4 年	5 年	6 年
	15, 296	15, 376	15, 521	28, 654	32, 236
	7 年	8 年	9 年	10 年	11 年
	32, 705	47, 852	55, 945	63, 467	64, 849

大きな打撃をうけたが、戦争前までには表2のように大巾な増加をみせた。

街路樹増加にまず寄与したのは、震災後の帝都復興特別都市計画事業であった。幅員20m以上の幹線街路に街路樹を植栽することが決定され、昭和2年度から6年度のあいだに同事業予算によって16,000本余りが植えられた。このときの植栽間隔は7mを標準としたが、これは大正9年井下が発表していた「樹種、幅員の如何に係らず4間の間隔に植える」⁹⁾ という方針に従っていた。井下は東京市の街路樹を増やす活動の常に先頭に立っていた。こうした事情からも、井下に街路樹批判をみることはむづかしい。都市計画全体をみわたした上での植樹は望むべくもなく、ともかく増やさねばという時代であった。しかも当時は、植樹のために道路の方に充分の余地があったにちがいない。さらにこの時代、建築家や土木家に対して造園家の地位が認知されてきた時期である。ともかく増やさねばという気分は、単に街路樹の本数だけでなく、造園家の職域についての思いも含まれていた。

井下清をはじめとする造園家のそうした思いが生じるのも、他の分野の専門家、とりわけ街路に関心を寄せるはずの都市計画家の、街路樹に対する余りの関心の無さに反発してのものとも思える。少なくとも著作からみれば、戦前において指導的立場にある都市計画家が街路樹にふれることはほとんどない。パリやロンドンのブルヴァールやアヴェニューの壮麗さを良い見本として言及はしてもである。

例えば旧都市計画法の起草者池田宏は、都市計画における街路計画の重要性については述べているものの、まず重要な用地取得にまでは筆が及ぶがその先きへは進まない。街路樹とかかわりがあるところを敢えて挙げれば、各国の都市計画の歴史をふりかえったとき、パリやブリュッセルのブルヴァール建設を賞えるところがみられるくらいだ。だが街路の美観についてほとんど触れることはない。関東大震災以後に増補された一章、帝都復興事業に関して言及するところで、幹線道路の幅員は24間あれば充分であるとし、中央に電車軌道を通しても片側に5列の自動車レーンがどれ、両側に3間半の「グリーン」を配する歩道が確保できると述べているのがみられるくらいである¹⁰⁾。

大正6年から日本建築協会会長を務め、都市計画法制定時に池田宏とともに活躍した片岡安は街路樹についていくらか述べている。都市衛生にとって「道路幅員を増し、其路面の築造を完全にして塵泥の底滞を防ぎ、遊園、植樹、花園等の天然緑を可及的之に添わしめることも有力なる方法である」¹¹⁾ という発言や、街路樹植樹の目的や条件として具体的な項目をいくつか挙げているところ¹²⁾ は、都市計画家の中では稀な例であるといつてよい。緑地問題に関心の深かった大屋霊城でも、大正13年、都市計画大阪地方委員会にいた当時、自由空地(オープン・スペース)を定

義する中で並木道をこれに含めて考察した例¹³⁾が挙げられるくらいである。

塩崎賢明氏の研究によれば、内務省をふりだしに秋田県知事や横浜市助役を務めた菊池慎三は、日本の道路行政を鋭く批判し、市街地では道路を単なる交通だけのためのものとみることには誤りで、沿道の保安や衛生、美観の要求を充たすことに重点をおかねばならないという主張をもっていったという¹⁴⁾。菊池の場合はきわめて例外的に街路樹についての関心が深かったと思われる。しかしながら、大多数の都市計画家は観念の上ではブールヴァールやアヴェニューを理解していても、それに欠かせない街路樹の具体的な植樹方針や既存のものの改善を考えることなく、ましてや街路樹の意義をめぐる批判的検討などはみられなかった。こうした造園家と都市計画家の関心のありようの違いからは、相互の理解や批判が生まれることなく、都市計画と街路樹は、ほとんど場当たりの組合せとして並存してゆくことになったのである。

5. お わ り に

近代日本における街路樹の誕生と都市計画とのかかわり、さらに造園家や都市計画家のあいだにみられる街路樹観をみてきた。それらの中に見出せる特徴的な点は何だろうか。それは実行を前にした計画立案段階で語られる近代都市というイメージの中で街路樹に託された役割の大きさである。ところが実行に移されたものがあまりにも貧弱である。夢が大きすぎるせいであろうか。それとも実行の熱意、経済力がないせいであろうか。

街路樹に直接かかわりがないが、道路の歩車道分離に関しておもしろい事実がある。明治4年東京府は府下のいくつかの道路について歩車道分離にしたいとの伺書を政府に提出している。しかも特に外国人の通行の多い道路を「外国人凡通行道」として選び、まずここでの実行を促した¹⁵⁾。交通量の多さが原因ではない。カゴや馬に乗ることが多い外国人と日本人の接触をこれによっていくらかでも避けようとしたこともむろん考えられるが、まず歩車道分離という事例が外国にあり、在留外国人向けにこれを実行しようという態度である。

当初「別世界」とまで称えられることがあった銀座煉瓦街大通りの街路樹、松・桜・カエデは、明治10年代半ば頃までしか生き延びなかったらしい。そのあとに歌でも有名になる柳が植えられた。それに比べると、横浜の馬車道通りに植えられた松などは大正に入っても生き残っていた。その差が生まれたのは何が原因だろうか。直接的には維持管理の良、不良の差であることはまちがいない。ではそうした手入れの良、不良は何故生じたのか。

横浜馬車道通りの街路樹は、道に面する商店が自ら植えたものだ。愛着もあり競争心も責任感も生じる。そこで手入れもすればいたわりもする。一方、銀座の街路樹は役人が勝手に植えたものであった。いいかえれば、馬車道通りは「私道」、銀座大通りは「公道」といううけとり方があったといえる。

かつて漬物屋と水屋の前の街路樹はよく枯れるといわれた。いずれも店先きに流す塩分が樹木の寿命を縮めたとらしい。お上が計画した街路にお上が街路樹を植えた。そこで面倒はお上が見るはずだというわけで漬物屋は平気で桶の洗いを道端へ流す。

街路樹はおそらく、道路の管理は為政者がなすものだ、という近代的道路観をうえつける役割の一端を担ったであろう。街路樹の誕生は公道意識の誕生にもつながる。

銀座の松や桜に比べれば長生きしたとはいえ、馬車道通りの街路樹も二世代目が育った様子はない。つまり馬車道通りもいつしか公道意識でとらえられるに至ったのであろう。

この他に街路樹が近代都市計画の中で果たした役割とは一体何だったのだろうか。街路樹はたとえば人工的な都市に持込まれた自然といわれる。夏の炎暑をさえぎる緑陰であり、殺風景な建物を

おおいにかくす装飾とも言われる。また混とんとした街並にまっすぐ植並べられた並木は、すっきりした軸を与えるという風な説明もされる。しかしそれらは、明治初期から街路樹がもつに至った役割のうちの実に些細な部分にすぎないのではないか。日本の近代都市計画の揺籃期において街路樹が果たした最も大きい役割は、実は近代都市のイメージを思い浮かべる媒体になることではなかったか。

市区改正委員会で山崎直胤が発言したように、壮麗な大都会にはパリのようにシャンゼリゼーやブールヴァールが要る。そこで必要なのは立並ぶ建物や舗装された道路だけではない。街路樹の列である。緑の列柱が並ぶ街路がなくては近代都市とは言えない。近代都市には街路樹がいる。そういう意識である。

近代都市に不可欠なブールヴァールやアヴェニューをいどころ街路樹のイメージは、夏の緑陰や建物のカバーという、いわば小さな効用に比して、すばらしく幻想に満ちた、しかし大きなプラスイメージであったはずだ。

造園家や都市計画家のほとんどが街路樹批判をもたないのはなぜか。ここからも説明がつく。つまりかつて上原敬二がいみじくも言ったように¹⁶⁾街路樹に向けられる批判は維持管理の困難が原因で出てくるものであった。維持管理の面を除けば街路樹にはほとんどバラ色の面しか残らない。計画段階では植栽後の困難について言及はまずない。そこで街路樹は生まれるはずの近代都市の壮麗さを思い描くのに役立つイメージの道具となる。イメージの道具は、むしろ実体として存続しても構わないが、イメージの段階がすぎれば舞台をおりて構わない。むしろ下手に実体としての街路樹があるとイメージとのギャップによって落胆が大きくなりかねない。

もうすぐできあがる「別世界」たる銀座瓦煉街の街路樹は完成前の時点ですでに充分の役割を果たしておえていた。山崎ら市区改正委員が思い描いたサンジャックの塔に見立てられる浅草の塔の下を貫くブールヴァールやアヴェニューの夢は、それだけですでに街路樹の果たす大事な役目だった。

造園家や都市計画家の街路樹論すべてに欠けているのが批判的視点であり、それはほぼ維持管理の困難さや重要性にほとんど目配りがなかったからだ、というのがひょっとして本論文が実践に際して示唆する唯一のわずかな歴史的反省といえるかもしれない。しかしここで考察しようとしたのはそれではない。近代都市計画というものがかつてイメージの先行する美しい夢として存在し、その中で街路樹がいかにそのイメージを支え、はなやかな彩どりを添えたか、その役割の大きさを見てみようとしたのである。

文献および注

- 1) 東京日日新聞 明治7年1月7日。
- 2) 「近代都市計画と街路樹・序論」『京都大学農学部演習林報告』第55号 1983。
- 3) 『法規分類大全』第一編 外交門四 明治24年。
- 4) 『東京市区改正品海築港審議事筆記』。
- 5) 『東京市区改正委員会議事録』第2回委員会。
- 6) 井下清編『祖庭長岡安平翁造庭遺稿』大正15年所収。
- 7) 前島康彦編『井下清先生業績録』1974。
- 8) 前島康彦編『都市と緑—井下清著作集』1973。
- 9) 井下清「道路樹木の研究—東京市に於ける実験」(『庭園』大正9年2月号)。
- 10) 池田宏『改訂都市経営論』第四版 大正13年。
- 11) 片岡安『現代都市之研究』大正5年。
- 12) 片岡安、吉田信武『都市計画』昭和10年。
- 13) 大屋霊城「帝都復興と公園」(『都市公論』7巻3号、大正13年)。

- 14) 塩崎賢明「戦前の街路機能論に関する一考察」(『都市計画』別冊16, 1981)。
- 15) 東京府『東京府史行政篇, 第4巻』昭和11年。
- 16) 上原敬二『植木の植栽と配植』(『樹芸学叢書Ⅲ』1973) および『造園大系第6巻 植栽・並木』1974。
なお注2)の拙稿を参照されたい。

Summary

The historical development of the street trees of the city in Japan began with the introduction of the modern European city planning. Their earlier examples appeared in the early days of Meiji Era (1870s) in the foreign settlements in Kobe and Yokohama, and then in Tokyo. The Japanese in those days admired especially these early examples, because it depended upon that people believed they were the transplantation of the European city streets. The city streets with trees (i.e. boulevard or avenue) were planned in the first place in "Tokyo-shiku-kaisei-an" (The city planning for the improvement of Tokyo) that is regarded as the first modern city planning in Japan. Street trees were one of the important symbols for the idea of improving cities. But they in fact increased in number in the latter half of Meiji Era (1890s). The street trees in Tokyo were regarded as the best model for whose development the staffs of "Tokyo-shi-koen-ka" (Department of Public Parks & Gardens Tokyo) made efforts. But they (landscape architects) intended mostly to increase the numbers of the street trees and not to make planting plan a part of city planning. The reason was that city planners had little interest to the street trees. They spoke of the importance of boulevards and avenues, but had little idea of better methods for planting street trees. The most important role of street trees in the modern city planning was not to give shades for pedestrians or hide ugly buildings, but to give the image what the modern city in Japan ought to be.

図 1



図 2

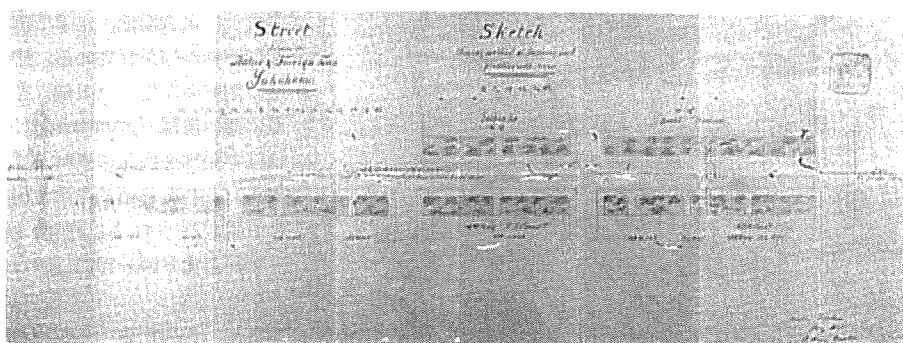


図 3

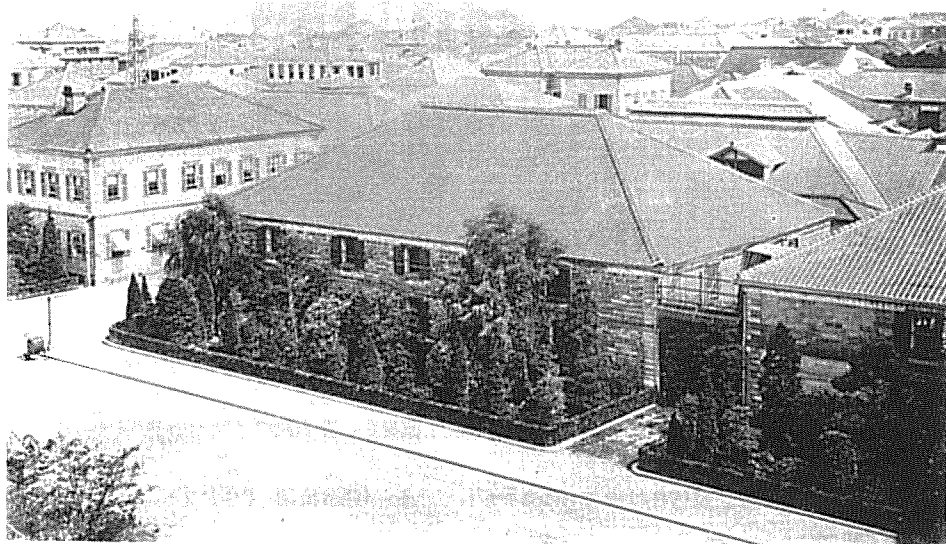




図 4

図 1 横浜馬車道通り。商人達が競って植えたとされる街路樹も大きく成長している。(明治後期。『ペドラーコレクション 横浜絵葉書』1980 より)

図 2 ブラントン設計 日本大通り植樹計画。(明治4年。国立公文書館蔵)

図 3 日本大通りの植栽。ほとんどブラントンの設計通りの区画で、密に樹木が植え込まれている。(明治13年頃。横浜開港資料館蔵)

図 4 ハートの神戸居留地 Plan。図の右手に東遊園地、左下部に前町公園が描かれている。居留地の南端海岸沿い(下部)を東西に海岸遊園(promenade)が、ほぼ中央部を南北に京町通りが貫き、それぞれ植栽を示す樹木の表現がみられる。(明治3年。『神戸市史附図』1923 より)



図 5

図 5 神戸海岸遊園。松の列植の左側は港。(明治後期か。横浜開港資料館蔵)

図 6 銀座大通り。街路樹は車道に、ガス灯は歩道上にある。(明治6年竣工直後か。藤森照信『明治の東京計画』1982 より)

図 7, 図 8 横浜本町通り。街路樹は車道に、電信柱は歩道上に立てられている。(明治後期。『ペドラーコレクション 横浜絵葉書』より)

图 6



图 7



图 8

